Comisión de
Defensa Nacional

Carpetas Nos. 3505 de 2009 y
1845 y 1844 de 2012

Versión Taquigráfica N° 1409 de
2012

PERSONAL DE LA FUERZA AÉREA URUGUAYA FALLECIDO EN MISIÓN
DE SERVICIO EN LA REPÚBLICA DE HAITÍ

Otorgamiento de grados honoríficos
ver exposición

DELITOS CONTRA LA NAVEGACIÓN Y PLATAFORMAS FIJAS
EMPLAZADAS EN LA PLATAFORMA CONTINENTAL

Tipificación
ver exposición

JURISDICCIÓN DE LA ARMADA NACIONAL

Delimitación
ver exposición

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 4 de diciembre de 2012

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Javier García, Vicepresidente.

MIEMBROS: Señores Representantes José A. Amy, Heber Bousses y Gustavo Rombys.

DELEGADO DE SECTOR: Señor Representante Víctor Semproni.

INVITADOS: Por el Ministerio de Relaciones Exteriores, señores Consultor Jurídico Diplomático y Director de Asuntos de Derecho Internacional, doctor Carlos Mata y Director de Asuntos Políticos Especiales, doctor Álvaro González Otero.

Por el Ministerio del Interior, señor Director Nacional de Policía, Inspector Principal (R) Julio Guarteche.

SEÑOR PRESIDENTE (García).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Comenzamos con el tratamiento del asunto relativo a: "Personal de la Fuerza Aérea Uruguaya fallecido en Misión de Servicio en la República de Haití.- Otorgamiento de grados honoríficos".

En discusión general.

SEÑOR ROMBYS.- Estamos en condiciones de aprobar este proyecto, máxime teniendo en cuenta que lleva tres años en Comisión y sería necesario, de una vez por todas, cumplir con esta obligación que tenemos con el personal militar que falleció en Haití.

SEÑOR PRESIDENTE.- Conviene aclarar que, si bien este proyecto fue presentado en 2009, como luce efectivamente en la carpeta, fue desarchivado y derivado a la Comisión de Constitución, Códigos, Legislación General y Administración. Ingresó a la Comisión de Defensa Nacional hace tres semanas, y en este tiempo ya hemos consultado al Ministerio de Defensa Nacional.

Si no se hace uso de la palabra, se va a votar si se pasa a la discusión particular.

(Se vota)

——Cuatro por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

En discusión particular.

Léase el artículo único.

(Se lee)

——Si no se hace uso de la palabra, se va a votar.

(Se vota)

——Cuatro por la afirmativa: AFIRMATIVA. Unanimidad.

SEÑOR AMY.- Propongo al señor Diputado Rombys como miembro informante.

(Apoyados)

(Ingresan a Sala el doctor Carlos Mata Prates, Consultor Jurídico Diplomático y Director de Asuntos de Derecho Internacional del Ministerio de Relaciones Exteriores, y el doctor Álvaro González Otero, Ministro de la Cancillería y Director de Asuntos Políticos Especiales)

——La Comisión tiene el gusto de recibir a los doctores Carlos Mata Prates y Álvaro González Otero, quienes asisten en representación de la Cancillería. Fueron invitados para que nos comunicaran la visión del Ministerio de Relaciones Exteriores con respecto al proyecto de ley relativo a la tipificación de delitos contra la navegación y plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental. Luego recibiremos la opinión del Ministerio del Interior y de otras oficinas públicas.

SEÑOR MATA PRATES.- Les agradecemos que nos hayan recibido.

El proyecto de ley que la Comisión tiene a estudio refiere a la tipificación de delitos contra la navegación y plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental. Nos hicieron llegar la versión taquigráfica de la comparecencia del Ministerio de Defensa Nacional. En esa oportunidad, el Subsecretario de esa Cartera hizo algunas apreciaciones sobre el proyecto de ley y solicitó que, como había determinadas cuestiones que eran

competencia del Ministerio de Relaciones Exteriores, el Canciller o quien él designara comparecieran a esta Comisión. Me voy a permitir leer la parte de la versión taquigráfica a la que estoy aludiendo porque, obviamente, la opinión que vamos a dar no refiere a la materia penal en sí sino a lo que tiene que ver con el derecho internacional, sobre todo con el derecho internacional público. Lo que creo que se desprende de la exposición del Subsecretario de Defensa Nacional refiere a la jurisdicción del país en determinados espacios marítimos. Leeré algunos párrafos de su exposición en los que señala lo siguiente: "En cuanto a la jurisdicción, voy a leer un pequeño informe que dice así: '[…] De acuerdo al informe del Departamento Jurídico del MDN y teniendo presente lo dispuesto en la Convención de Derecho del Mar, ha de considerarse que 'en la Plataforma Continental el Estado Ribereño ejerce derechos de soberanía sobre la misma (lecho y subsuelo de las áreas submarinas) a los únicos efectos de la exploración y explotación de los recursos naturales, no afectando la condición jurídica de las aguas suprayacentes ni el espacio aéreo situado sobre tales aguas'. […]'. Para nosotros este es un concepto fundamental. El informe continúa diciendo: '[…] Aún en la zona económica exclusiva la jurisdicción está limitada a la materia aduanera, fiscal, sanitaria, de seguridad y de inmigración.- En tal sentido deben tenerse presente las disposiciones del Código Penal Ordinario que en el art. 9 expresa: 'Los delitos cometidos en el territorio de la República serán castigados con arreglo a la ley uruguaya, fueren los autores nacionales o extranjeros, sin perjuicio de las excepciones establecidas por el derecho público interno o por el Derecho Internacional, así como disposiciones expresas consagradas en Convenios Internacionales como los citados precedentemente, por lo que para actuar en la plataforma continental se requeriría pedido del Estado de la bandera, lo que habilita el procedimiento que comienza con una vista'.- En conclusión, el Departamento Jurídico del Ministerio de Defensa Nacional recomienda en este aspecto consultar […] al Ministerio de Relaciones Exteriores".

Cuando analizamos el proyecto de ley advertimos que hacía referencia a dos normas internacionales: el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos para la Seguridad de la Navegación Marítima y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental, ambos del 10 de marzo de 1988. Si comparamos el artículo 3º del Convenio con el artículo 2º del Protocolo, advertimos que lo que pretende este proyecto de ley es dar cumplimiento, mediante una norma interna, a estas dos disposiciones. El artículo 3º del Convenio establece: "Comete delito toda persona que ilícita e intencionadamente: a) se apodere de un buque o ejerza el control del mismo mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación; o b) realice algún acto de violencia contra una persona que se halle a bordo de un buque, si dicho acto puede poner en peligro la navegación segura de ese buque; o c) destruya un buque o cause dados a un buque o a su carga que puedan poner en peligro la navegación segura de ese buque; o d) coloque o haga colocar en un buque, por cualquier medio, un artefacto o una sustancia que pueda destruir el buque, o causar daños al buque o a su carga que pongan o puedan poner en peligro la navegación segura del buque […]". El Protocolo, que también refiere a esta materia, estipula en su artículo 2º lo que tiene que ver con plataformas fijas que estén asentadas en la plataforma continental.

Reitero que si comparamos estas dos normas internacionales con lo que establece el proyecto de ley a consideración de esta Comisión, surge -a mi juicio, con claridad- que lo que se pretende es dar cumplimiento a lo que ellas establecen. ¿Por qué? Porque si bien estas dos disposiciones tipifican las conductas, no establecen las penas. Entonces, lo que hace este proyecto de ley es transcribir las conductas que están tipificadas en estos dos convenios internacionales, y lo novedoso es que agrega una pena. La persona que incurra en las conductas que se describen tendrá las penas que se establecen en el último párrafo del artículo 1º del proyecto de ley.

Esta es la primera precisión que queríamos hacer para ubicar dónde se inscribe este proyecto de ley, que reitero se trata de la pretensión de dar cumplimiento a lo establecido en dos instrumentos internacionales.

Si bien el informe del Ministerio de Defensa Nacional motiva nuestra comparecencia hoy aquí, de lo expuesto surgen ciertas dudas en cuanto a si nuestro país tiene jurisdicción para entender, no tanto en lo que hace a los buques de bandera nacional -porque si están en alta mar, claramente la tiene, sino en plataformas fijas enclavadas en la plataforma continental que estén más allá del mar territorial, es decir que se ubiquen en la zona económica exclusiva o más allá. Esto ocurriría si, eventualmente, prosperara la presentación que hizo Uruguay en la Comisión de Naciones Unidas para que la plataforma exceda las 200 millas marinas. En el espejo y volumen de aguas será alta mar, cuyo principio fundamental es la libertad puesto que ningún Estado tiene jurisdicción allí. Entonces, creo entender que lo que establece el Ministerio de Defensa Nacional es que hay que considerar si esa plataforma fija está en la zona económica exclusiva o en alta mar. Lo planteo

porque, al día de hoy, la plataforma continental de Uruguay llega a las 200 millas marinas, pero es muy probable que se extienda bastante más.

Para interpretar esta situación debemos recurrir a la Convención sobre el Derecho del Mar, de 1982, que es un verdadero código que regula todo el derecho en el mar. De paso, señalo que hay que hacer una clasificación en lo relativo al régimen jurídico del espejo y volumen de aguas y del lecho y subsuelo de los fondos marinos y oceánicos, porque están establecidos como espacios diferentes y lo importante es que cada uno tiene regímenes jurídicos distintos.

Como el proyecto de ley refiere a plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, cuando estas plataformas excedan las 12 millas marinas -o sea, cuando estemos en plataforma y en zona económica exclusiva o en alta mar, podremos plantearnos la pregunta de si la República Oriental del Uruguay tiene jurisdicción como para actuar en materia penal, con un Juez penal uruguayo. Aquí hay que remitirse -reitero- a la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982 que, en el numeral 4. del artículo 76 establece todo lo que refiere al régimen jurídico de la plataforma continental. Y en el artículo 78 determina la "Condición jurídica de las aguas y del espacio aéreo suprayacentes y derechos y libertades de otros Estados", estableciendo un criterio general en la materia. Y el principio es el siguiente: "Los derechos del Estado ribereño sobre la plataforma continental no afectan a la condición jurídica de las aguas suprayacentes ni a la del espacio aéreo situado sobre tales aguas". El principio general, entonces, es que si estamos en zona económica exclusiva o sobre todo en alta mar, la República Oriental del Uruguay no tendría jurisdicción para actuar.

No obstante, en el artículo 80 de la Convención sobre el Derecho del Mar se señala: "Islas artificiales, instalaciones y estructuras sobre la plataforma continental.- El artículo 60 se aplica, mutatis mutandis, a las islas artificiales, instalaciones y estructuras sobre la plataforma continental". Y si vamos al artículo 60 de la Convención, veremos que manifiesta: "1. En la zona económica exclusiva, el Estado ribereño tendrá el derecho exclusivo de construir, así como el de autorizar y reglamentar la construcción, operación y utilización de: a) Islas artificiales; b) Instalaciones y estructuras para los fines previstos en el artículo 56 y para otras finalidades económicas; c) Instalaciones y estructuras que puedan interferir el ejercicio de los derechos del Estado ribereño en la zona.- 2. El Estado ribereño tendrá jurisdicción exclusiva sobre dichas islas artificiales, instalaciones y estructuras [...]", etcétera, con lo cual, a pesar de que estén en la zona económica exclusiva -y eventualmente cuando nuestra plataforma continental exceda las 200 millas marinas-, nuestro país tiene jurisdicción en esas estructuras. Por lo tanto, hablando desde el punto de vista del derecho internacional público, y no en materia penal, podemos decir que el Estado uruguayo tiene jurisdicción y que el proyecto se adecua a la jurisdicción que tiene nuestro país en este tipo de plataformas.

Creo que esa era la pregunta fundamental que justifica nuestra comparecencia en este ámbito.

SEÑOR AMY.- Quisiera agradecer la visita de los doctores Mata Prates y González Otero. Como se hace en la mayoría de los temas, la Comisión está recabando la opinión de los profesionales en cada una de las materias que involucran los distintos proyectos.

En este caso en particular, cuando redactamos el proyecto que nos convoca, intentamos adelantarnos un poco en el tiempo a lo que vendría en el futuro atendiendo, sobre todo, las realidades y los desafíos que hoy están teniendo muchas de las Marinas del mundo con el delito marítimo, fundamentalmente, en aguas internacionales pero, en algunos casos, también en aguas jurisdiccionales.

Según lo que se informa, se trata de un delito mutante que vino para quedarse a través de una aplicación de complejidades en cuanto a sus capacidades operativas. Además, creo que va por otros desafíos que no pasan solamente por el abordaje del barco o por otro tipo de desempeño desde el punto de vista de la delincuencia, que sabe que tiene mucha más capacidad de coacción en el abordaje de una plataforma que en el de un barco, donde lo que puede recibir como botín a cambio de los riesgos que asume, es mucho menor. Obviamente, el tema no pasa porque los delincuentes vayan a acopiar petróleo, sino por la capacidad de negociación.

Recogiendo estas inquietudes es que planteamos el proyecto y me parece que la Comisión ha hecho un muy buen trabajo al ir auscultando las distintas opiniones en la materia. En este sentido, me alegro de que quienes han comparecido hayan coincidido, por lo menos en lo más grueso, con nuestra idea de ir dándole forma a este proyecto, contando con la opinión de la gente especializada en el tema, que no es mi caso.

Lo que manifiesta el doctor Mata tiene un poco que ver con lo que se decía al comienzo cuando se planteaba que lo que hacíamos en esos dos artículos era transcribir prácticamente las exigencias que se deben tener. Y la duda que planteó el señor Subsecretario era, precisamente, la que se acaba de aclarar respecto a si efectivamente podíamos ejercer el derecho, más allá de la parte de exclusividad territorial que tenemos. En ese sentido, me alegro de que el ámbito que queríamos dar esté acertado.

Más allá de esto, hay otras visitas y otros informes. Recién terminamos de leer el del Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente que también es favorable, por lo que creo que es importante que vayamos avanzando en este sentido.

Quisiera agradecer una vez más a nuestros invitados por lo esclarecedor del análisis realizado y por su aporte.

Es todo cuanto quería decir; muchas gracias.

SEÑOR GONZÁLEZ OTERO.- Nosotros estuvimos conversando antes de salir para esta reunión y concordamos que lo que parecía el punto fundamental a aclarar era el tema de la jurisdicción. En ese sentido, me da la sensación que las palabras del doctor Mata fueron extremadamente esclarecedoras. Yendo al contexto internacional, a las convenciones ratificadas por el país, y particularmente a la Convención sobre el Derecho del Mar, no hay duda alguna de que el proyecto es compatible.

SEÑOR MATA PRATES.- Quisiera agregar que me llamó la atención el artículo 2º del proyecto en consideración cuando dice: "Declárese como vía interpretativa de la presente". Ese es un término jurídico que tiene una singularidad porque, por la Constitución, el Poder Legislativo tiene atribuida la competencia de hacer declaraciones auténticas de las leyes, con determinadas precisiones y demás. Entonces, dentro de ese contenido constitucional, me parece que la declaración interpretativa no es la que está en este artículo 2º. Si bien entiendo la idea de que cuando este proyecto se transforme en ley los Jueces y los intérpretes tengan en cuenta que la norma fue sancionada y promulgada teniendo en consideración los dos convenios internacionales, dicho con los mayores respetos, me parece que la frase: "Declárase como vía interpretativa de la presente" no va con la tradición jurídica de nuestro país. No digo que no se corresponda con la Constitución, pero sería oportuno darle alguna otra formulación, porque en nuestro sistema constitucional la frase: "Declárase como vía interpretativa" tiene un efecto muy preciso que está establecido en la propia Carta. Probablemente se podría determinar el mismo criterio, pero reformulado de otra manera, lo cual evitaría no digo que una objeción, pero sí algún tipo de duda interpretativa o sobre el alcance de este artículo 2º a los futuros intérpretes.

Muchas gracias.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia de nuestros invitados.

(Se retiran de Sala las autoridades del Ministerio de Relaciones Exteriores)

(Ingresa a Sala el Director Nacional de Policía, Inspector Principal (R) Julio Guarteche)

——La Comisión de Defensa Nacional da la bienvenida al Inspector Principal (R) Julio Guarteche, en representación del Ministerio del Interior, para opinar sobre el proyecto de ley relativo a "Jurisdicción de la Armada Nacional".

SEÑOR GUARTECHE.- Por lo que tengo entendido, la presencia del Ministerio del Interior no estaba relacionada directamente con el delito que se trataba sino con las relaciones con la Prefectura Nacional Naval.

Con respecto a la importancia de la Prefectura Nacional Naval, tenemos alguna posición personal. Las Fuerzas Armadas tienen una parte que es la Armada Nacional y otra que es la Prefectura Nacional Naval, que tiene que ver con la seguridad. Para nosotros, el fortalecimiento de la Prefectura Nacional Naval es un tema prioritario por cuanto la mayoría de los tráficos relacionados con el crimen organizado pasan por su

jurisdicción; tenemos un contacto muy fluido con la Prefectura Nacional Naval y entendemos que en muchas de sus áreas la cantidad de personal no es la adecuada para atender todas las tareas.

Entre las distintas agencias del Estado que se manejan en este tema, siempre ha habido controversias y dificultades, pero quizás no haya habido ningún otro momento de la historia en que las relaciones hayan sido tan buenas con la Prefectura Nacional Naval. En este momento estamos identificando todas las áreas geográficas donde hay dificultades y construyendo protocolos para definir claramente los problemas de jurisdicción. Acordamos con la Prefectura Nacional Naval que cuando hay áreas geográficas que no están exactamente definidas, se debe hablar de temas de competencia. Todo lo que sea espejo de aguas es competencia de la Prefectura y todo lo que tenga que ver con tierra es competencia de la Policía. Se trata del fuerte de cada una de las instituciones.

Cabe destacar que el área delimitada para la jurisdicción de Prefectura Nacional Naval está establecida por ley y que todas las dificultades que se presentaron en el pasado se están manejando en la dirección correcta. En ese sentido, hubo un cambio en la posición del Comando anterior de Prefectura, que nos había planteado la posibilidad de ceder toda el área de playas a la Policía Nacional por cuanto entendía que las actividades de Prefectura Nacional Naval estaban aumentando y consideraba que ello no era solamente en base a una mayor cantidad de inversiones en esa área sino a la creación de nuevos puertos. Esto significaría que mayor cantidad de personal de Prefectura Nacional Naval fuera destinado a esas áreas y no a las de vigilancia que generalmente tienen. De todas maneras, esta no es la posición del Comando actual, de la Prefectura Nacional Naval, ni de la Armada Nacional, por lo tanto, estamos ceñidos a lo que la ley ha establecido.

Es eso cuanto tenía para decir a esta Comisión con respecto a la posición del Ministerio del Interior.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ha sido muy claro. La Comisión le agradece su presencia y los aportes a la discusión del proyecto de ley.

(Se retira de Sala el Director Nacional de Policía, Inspector Principal (R) Julio Guarteche)

SEÑOR AMY.- Si a la Comisión le parece bien, introduciré al proyecto de ley todos los testimonios que se han venido aportando y que podrían enriquecerlo, para luego traerlo y ver si los compañeros están de acuerdo. Si no hay impedimento ni oposición de ningún sector, capaz que la iniciativa se puede aprobar.

(Apoyados)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión seguirá ese criterio.

Se levanta la reunión.

(Se adjuntará material sobre el Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente y Ancap que aportará la Secretaría)

Montevideo, 30 de noviembre de 2012 .

Señora Presidenta de la Comisión
de Defensa Nacional
Cámara de Representantes
Sra. Ivonne Passada
Presente.-

De nuestra mayor consideración:

Tengo el agrado de dirigirme a usted en ocasión de la invitación que le fuera cursada al Presidente de este organismo, Lic. Raúl Sendic, a efectos de brindar su opinión sobre el proyecto de ley relacionado con la

tipificación de delitos contra la navegación y plataformas fijas emplazadas en la Plataforma Continental.

En virtud de ello el Señor Presidente ha encomendado a la Gerencia de Servicios Jurídicos del Ente el estudio del proyecto remitido a los efectos de dar respuesta a vuestra solicitud.

Conforme lo expuesto se procede al estudio referido, esperando que el mismo resulte un aporte de utilidad para vuestra Comisión.

Analizado el proyecto de ley relacionado con la tipificación de delitos contra la Navegación y Plataformas Fijas emplazadas en la Plataforma Continental cabe consignar lo siguiente:

En el artículo 1º se describen los distintos tipos penales cuya previsión se pretende en cumplimiento de la ley 17.341 de 25 de mayo de 2001, que ratificó el Convenio para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de la Navegación Marítima y el Protocolo para la Represión de Actos Ilícitos Contra la Seguridad de las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental.

En este sentido en los literales "A)" a "G)" se recogen los artículos 3 y 2 (numeral 1 de ambos artículos) de los documentos señalados respectivamente, procurando legislar sobre los dos bienes jurídicos tutelados: La Navegación Marítima y las Plataformas Fijas Emplazadas en la Plataforma Continental.

Respecto al literal "A)", en mérito a una pequeña omisión padecida, se sugiere la siguiente redacción, para que se entienda hecha la alusión tanto al buque como a la plataforma (se resalta la modificación en negrita):

"A) Se apodere de un buque o una plataforma fija emplazada en la plataforma continental o ejerza el control del o la misma, mediante violencia, amenaza de violencia o cualquier otra forma de intimidación;"

En cuanto al literal "B)" se observa que se reproduce lo preceptuado por el artículo 3, numeral 1, literal b), del Convenio pero no así lo establecido por el artículo 2, numeral 1, literal b) del Protocolo, por cuanto no se prevé que el acto pueda poner en peligro la seguridad de la plataforma. Se desconoce si su exclusión responde a alguna motivación o no, por lo que se cumple simplemente con señalar dicho aspecto.

El literal "C)" por su parte, excluye totalmente a la plataforma, si bien el Protocolo prevé el tipo en su artículo 2, numeral 1, literal c.

El literal "D)" no prevé que el acto pueda poner en peligro la seguridad de la plataforma, como sí lo hace el similar del Protocolo, se desconoce si su exclusión responde a alguna motivación o no, por lo que se cumple con señalar dicho aspecto. Por otra parte su redacción si bien procura, en lo demás, prever el tipo respecto tanto del buque como de la plataforma, podría llevar a dificultades en su interpretación, por lo que se sugiere la siguiente redacción:

"Coloque o haga colocar por cualquier medio, en un buque o en una plataforma fija emplazada en la plataforma continental, artefactos o sustancias que puedan destruir o causar daños al buque o plataforma, o a la carga del buque, o pueda poner en peligro la seguridad del buque o plataforma."

Finalmente los literales "E)" y "F)" prevén tipos penales respecto del buque y la plataforma, reiterando lo estipulado por el Convenio. Se señala no obstante, que el Protocolo no prevé dichos tipos respecto de la plataforma.

Asimismo se advierte que la conjunción "si" en la frase "si cualquiera de tales actos puede poner en peligro la navegación segura del buque" utilizada en el literal "E)" tiene un carácter condicional e implica que si este extremo no se verificare, por más que se consumaran los actos descriptos en dicho literal, no se cumplirá el tipo, no existiendo delito de conformidad con este literal. Esto podría significar que se destruyera o causare daños en una plataforma, pero si dichos actos no ponen en peligro la navegación segura de un buque, podría entenderse no consumado el delito.

En el inciso final del artículo 1º del proyecto se prevé una pena para el delito consumado que establece un mínimo de dos meses y un máximo de cuatro años; y una pena para el delito tentado de uno a dos años.

En relación a la previsión punitiva para el delito consumado, podría realizarse alguna objeción al máximo estipulado. Ello por cuanto el artículo 5 del Convenio, al cual se remite, a su vez, el Protocolo en su artículo 1, prevé la obligación de cada Estado en establecer para los delitos enunciados, penas adecuadas en las que se tenga en cuenta la naturaleza grave de dichos delitos.

Si bien en algún caso, dicho máximo podría considerarse adecuado, se entiende que el mismo no reviste tal adjetivo cuando del delito de homicidio se tratare, en relación con la comisión o la tentativa de comisión de cualquiera de los delitos enunciados en los apartados "A)" a "F)" (literal "G)").

En efecto, el objeto de tutela por dicho delito está constituido por el bien jurídico fundamental, soporte de todos los demás derechos, la vida, para lo cual nuestra legislación guarda un máximo de doce años de penitenciaría, tratándose de un homicidio simple (artículo 310 de nuestro Código Penal), o que puede alcanzar un máximo de hasta 30 años, en caso que el homicidio sea muy especialmente agravado (artículo 312 del Código Penal).

Asimismo el máximo punitivo establecido tampoco parece contemplar eventuales daños ambientales que pudieren resultar de la destrucción de una plataforma.

En relación a la previsión punitiva para el delito tentado llama la atención que su mínimo (de un año) sea superior al mínimo del delito consumado (dos meses). Ello no guarda relación con la legislación nacional en la materia puesto que como lo señala Langón Cuñarro: "En los casos de tentativa se castiga al sujeto, fundamentalmente en base a la intención o voluntad de realización, por lo cual el legislador ha optado, de regla general, por castigar la tentativa con una pena derivada, y más benigna, de la que correspondería por el delito consumado (…) El codificador se plegó al sistema intermedio, entre el promulgado por la Escuela Positiva, (de parificación del castigo de la tentativa con el de la consumación), y el de la Escuela Clásica que postulaba un castigo diferencial: integral respecto del delito consumado, menor por el frustrado y menor aun por el tentado…Quiso ajustar el sistema a las exigencias de la defensa social, y permitir al juez juzgar al delincuente, (y no exclusivamente al acto como postulaban los clásicos, ya que ello supone, decía, "sobreponer la lógica a la realidad"), valorando su peligrosidad. El haber fallado en su intento, aun en la hipótesis de frustración, (o tentativa acabada), supone en su concepto, que el delincuente ineficaz "acusa en general una falla en la inteligencia o en la voluntad, reveladora de una menor peligrosidad", por lo que no asimiló esta situación a la consumación, y no parificó por tanto el castigo, sino que la integró con el concepto genérico de la tentativa."(Código Penal comentado, sistematizado y anotado, Tomo I, 3a. edición, págs. 89, 358 y 359)

En efecto, el artículo 87 del Código Penal prevé en su inciso primero: "El delito tentado será castigado con la tercera parte de la pena que correspondería por el delito consumado pudiendo elevarse la pena hasta la mitad, teniendo en cuenta la gravedad del hecho y la peligrosidad del agente."

Por lo expuesto, teniendo en cuenta que la tentativa se define como el comienzo de ejecución del acto, pero que no se concreta por circunstancias ajenas al agente, se considera adecuado reducir el mínimo dispuesto a una pena inferior a los dos meses o regularlo de conformidad con nuestro derecho, es decir de un tercio a la mitad de la pena del delito consumado.

Esperando que el presente informe colabore con la tarea emprendida por esa Comisión,

Saluda a Usted muy atentamente,

Dra.Ma.Fiorella Borgarello
Servicios Jurídicos de ANCAP

Dr. Leonardo J. Bianchi
Gerente Servicios Jurídicos



